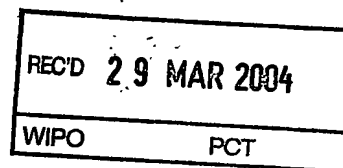


BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

PRIORITY DOCUMENT
SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH
RULE 17.1(a) OR (b)



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen:

102 61 418.0

Anmeldetag:

30. Dezember 2002

Anmelder/Inhaber:

DaimlerChrysler AG, Stuttgart/DE

Bezeichnung:

Brennstoffzellensystem und Verfahren zum Betreiben
eines Brennstoffzellensystem

IPC:

H 01 M, B 60 L

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 17. Oktober 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

DaimlerChrysler AG

Senft

20.12.2002

Brennstoffzellensystem und Verfahren zum
Betreiben eines Brennstoffzellensystem

- 5 Die Erfindung betrifft ein Verfahren zum Betreiben eines Brennstoffzellensystems nach der im Oberbegriff von Anspruch 1 näher definierten Art, sowie ein Brennstoffzellensystem nach der im Oberbegriff von Anspruch 9 näher definierten Art.
- 10 Ein entsprechendes Brennstoffzellensystem ist aus der EP 0 782 209 A1 bekannt. Dieses Brennstoffzellensystem weist eine Batterie auf, um die systembedingt vergleichsweise träge Brennstoffzelle in Systemen einsetzen zu können, welche sehr hohe dynamische Anforderungen an die Leistungsbereitstellung
- 15 aufweisen.
- Grundlegend stellt sich bei der Kopplung von Brennstoffzellen und Batterie aufgrund der vorliegenden Kennlinien der Brennstoffzelle und der dagegen vergleichsweise steifen Kennlinie
- 20 der Batterie ein dem Schnittpunkt dieser Kennlinien entsprechender Betriebspunkt ein. Dieser Betriebspunkt ist jedoch häufig nicht gewünscht, da er mit entsprechend hohen Ströme zum Laden der Batterie einhergeht oder da die Brennstoffzelle nicht unter optimalen Betriebsbedingungen eingesetzt wird.
- 25 Dadurch wird der Wirkungsgrad des Systems aufgrund des vergleichsweise hohen inneren Widerstands der Batterie und der ungünstigen Betriebsbedingungen der Brennstoffzelle verschlechtert.

In der oben genannten EP 0 782 209 A1 ist nun ein System aus Schwingkreis, Trafo und Gleichrichter zwischen der Batterie und der Brennstoffzelle eingesetzt, welches grundlegend in der Art eines DC/DC-Wandlers aufgebaut ist. Über diesen
5 DC/DC-Wandler lassen sich die Kennlinien der Brennstoffzelle und der Batterie vollständig voneinander entkoppeln und es lassen sich für die Batterie und die Brennstoffzelle die jeweils günstigsten Betriebsbedingungen einstellen, ohne dass sich die Elemente gegenseitig zu ihrem Nachteil beeinflussen.

10

Der Aufbau mit dem DC/DC-Wandler stellt jedoch bei der Serienfertigung von derartigen Systemen, beispielsweise zum Einsatz in Kraftfahrzeugen, einen gravierenden Nachteil dar. DC/DC-Wandler sind vergleichsweise anfällig, brauchen einen
15 relativ großen Bauraum und sind sehr teuer, so dass sich die Anlage insgesamt massiv verteuert, was beispielsweise für den oben genannten Einsatzfall von Brennstoffzellensystemen in einem Kraftfahrzeug aufgrund der vergleichsweise hohen zu erwartenden Stückzahlen gravierende Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit von derartigen Systemen hat.
20

25

30

35

Aus der WO 01/91214 A1 sowie, unter Erzielung eines letztendlich für den Verbraucher ähnlichen Effekts, auch aus der WO 00/79623 A1 sind Brennstoffzellensysteme bekannt, welche durch gepulsten Betrieb der Brennstoffzelle, dieser eine hohe Leistung entnehmen können. Dabei wird letztendlich eine gewisse inhärente kapazitive Eigenschaft der Brennstoffzelle genutzt, um die Leistungscharakteristik durch gepulsten Betrieb zu erhöhen. Im Gegensatz zu dem oben beschriebenen Betrieb mit einem DC/DC-Wandler erlauben diese reinen Pulsbetriebe jedoch keine Flexibilität hinsichtlich der der Brennstoffzelle zu entnehmenden Leistung. Auch scheint es im Falle der Kombination mit einer Batterie nachteilig, dass diese aufgrund der hohen Ströme beim Laden sehr intensiv belastet wird und damit entsprechende Verluste unvermeidlich sind.

Zum weiteren Stand der Technik soll außerdem auf die DE 100 56 429 A1 hingewiesen werden. Bei diesen Brennstoffzellensystemen erfolgt die Entnahme von elektrischer Leistung aus der Brennstoffzelle jeweils getaktet über eine Schalteinrichtung bzw. einen Schalter zwischen dem System und einem Verbraucher, wobei durch die Taktung auf das Vorhandensein bzw. Fehlen von Brennstoff in der Brennstoffzelle, insbesondere in deren Anodenbereich, im Bezug auf die jeweils von der Brennstoffzelle geforderte Leitung reagiert wird. Als Kenngröße für das Angebot an Brennstoff in der Brennstoffzelle kann beispielsweise der Druck im Bereich der Brennstoffzelle bzw. im Anodenbereich der Brennstoffzelle genutzt werden.

Zum weiteren allgemeinen Stand der Technik beschreibt die DE 101 25 106 A1 ein Brennstoffzellensystem mit einer Brennstoffzelle und einer Energiespeichereinrichtung. Die Energiespeichereinrichtung besteht dabei aus wenigstens einer Batterie und einem Ladungszwischenspeicher mit einem geringeren Innenwiderstand als die Batterie.

Es ist die Aufgabe der Erfindung, ein Brennstoffzellensystem sowie ein Verfahren zum Betrieb dieses Brennstoffzellensystems zu schaffen, welches die oben genannten Nachteile des Standes der Technik vermeidet und ein kostengünstiges, robustes, zuverlässig arbeitendes und eine hohe Performance ermöglichendes Brennstoffzellensystem darstellt.

Erfindungsgemäß wird diese Aufgabe durch das mit den Merkmalen im kennzeichnenden Teil des Anspruchs 1 beschriebene Verfahren gelöst. Ein entsprechendes Brennstoffzellensystem zur Lösung der oben angeführten Aufgabe ist durch die Merkmale im kennzeichnenden Teil des Anspruchs 9 angegeben.

Sowohl das Brennstoffzellensystem als auch das Verfahren zu seinem Betrieb, erlauben es mit minimalen Mitteln, nämlich zwei Schaltern, z.B. elektronischen Schaltern wie MOSFET's oder dergleichen, das Brennstoffzellensystem hochflexibel zu

gestalten und zu betreiben. Zwar könnte mit Hilfe eines DC/DC-Wandlers eine ähnliche Flexibilität erzielt werden, dies wäre jedoch immer mit den Eingangs bereits geschilderten Nachteilen verbunden.

5

Das erfindungsgemäße, einfache und außerordentlich robuste Brennstoffzellensystem erlaubt es durch eine gezielte Betätigung der wenigstens zwei Schalter, z.B. ausgehende von messbaren Ereignissen, in periodischer Wiederholung die inhärenten Eigenschaften der einzelnen Komponenten in ihren einzelnen Betriebspunkten ideal aufeinander abzustimmen. Die in dem Brennstoffzellensystem auftretenden elektrischen Leistungsverluste lassen sich so, bei bestmöglicher Performance, minimieren. Damit läßt sich letztendlich über eine derartiges Verfahren der Systemwirkungsgrad steigern.

Des weiteren muss bei dem erfindungsgemäßen Brennstoffzellensystem keine Leistungsanpassung der einzelnen Komponenten bei der Auslegung des Systems erfolgen, da die Verteilung der benötigten bzw. erzeugten Leistung, z.B. durch die Pulsweiten der Öffnung der einzelnen Schalter, bei dessen Betrieb durch entsprechende Schalterstellungen realisiert werden kann. Damit wird auch eine Anpassung des Systems an verschiedene Zustände, z.B. sich dynamisch ändernde Lastzustände während des Betriebs, sehr einfach möglich. Auch dadurch kann letztendlich zu der gesteigerten Performance des Brennstoffzellensystems beigetragen werden.

Grundsätzlich ist das erfindungsgemäße Verfahren und/oder das erfindungsgemäße Brennstoffzellensystem in jeder Verwendungsforn desselben sinnvoll einsetzbar. Es spielt dabei keine Rolle, ob das Brennstoffzellensystem als stationäres oder mobiles Brennstoffzellensystem betrieben wird, und ob dieses unmittelbar mit Wasserstoff oder mit einem in einer Gaserzeugungseinrichtung aus dem Brennstoff erzeugten wasserstoffhaltigen Gas betrieben wird. Es ist jedoch besonders vorteil-

haft, ein derartiges System in einem mobilen Brennstoffzellensystem, insbesondere in einem Kraftfahrzeug, zu verwenden.

5 Derartige Systeme, welche in Kraftfahrzeugen oder andersartigen Fahrzeugen zu Wasser, zu Lande oder in der Luft eingesetzt werden, können der Bordstromversorgung eines solchen Fahrzeugs dienen. Sie werden dann im allgemeinen als Hilfsenergieerzeuger oder APU (Auxiliary Power Unit) bezeichnet. In diesen Systemen, jedoch auch in Brennstoffzellensystemen, 10 welche für den Antrieb des mobilen Systems ausgelegt sind, kann das erfindungsgemäße Verfahren besonders günstig verwendet werden, da hier sehr häufig wechselnde und hochdynamische Anforderungen an die von der Brennstoffzelle bereitzustellende Leistung geknüpft sind. Durch die Erfindung lässt sich 15 dies bei bestmöglichem Wirkungsgrad und hoher Flexibilität zu niedrigen Entstehungskosten der Elektronik realisieren.

Weitere besonders günstige Ausgestaltungsvarianten der Erfindung ergeben sich aus den Unteransprüchen und werden anhand 20 des Ausführungsbeispiels, welches nachfolgend unter Bezugnahme auf die Figuren eingehend erläutert wird, deutlich.

Dabei zeigen:

25 Fig. 1 eine schematische Darstellung eines möglichen Aufbaus des erfindungsgemäßen Brennstoffzellensystems;

Fig. 2 ein Strom-Spannungs-Diagramm mit den Kennlinien der Komponenten des erfindungsgemäßen Brennstoffzellensystems;

30 Fig. 3 einen beispielhaften zeitlichen Verlauf der für das erfindungsgemäße Verfahren relevanten Größen; und

Fig. 4 eine schematische Darstellung eines alternativen möglichen Aufbaus des erfindungsgemäßen Brennstoffzellensystems.

In Fig. 1 ist ein Brennstoffzellensystem 1 prinzipmäßig dargestellt, welches neben einer Brennstoffzelle 2 eine Energiespeichereinrichtung 3 und wenigstens einen elektrischen Verbraucher 4 umfasst.

5

Unter der Brennstoffzelle 2 kann sowohl eine einzelne Brennstoffzelle, als auch ein aus einer Vielzahl von Brennstoffzellen zusammengesetzter Brennstoffzellenstack verstanden werden. Bevorzugt, jedoch nicht darauf eingeschränkt, soll im Rahmen der Erfindung, darunter eine Brennstoffzelle oder eine Brennstoffzellenstack in einer Ausgestaltung mit protonenleitenden Membranen (PEM) verstanden werden. Vergleichbares gilt analog auch für die Energiespeichereinrichtung 3, welche z.B. als Batterie ausgebildet sein soll. Das diese Batterie sich dann in der üblichen Art und Weise aus einer Vielzahl von einzelnen Batteriezellen zusammensetzt wird als selbstverständlich vorausgesetzt. Andersartige Ausgestaltungen der Energiespeichereinrichtung 3, z.B. als Dünnschichtspeicher Kondensator (DSK) bzw. Supercap, einzeln oder aus einer Vielzahl von Einzelkomponenten zusammengesetzt, sind jedoch auch möglich. Unter dem Verbraucher 4 kann sowohl ein einzelner elektrischer Verbraucher als auch eine Vielzahl solcher Verbraucher, insbesondere im Bordnetz eines Fahrzeugs, welches einen elektrischen Antrieb umfassen kann aber nicht muss, verstanden werden.

Neben diesen Komponenten 2, 3, 4 umfasst das Brennstoffzellensystem 1 ausserdem eine Schalteinrichtung 5 mit zwei Schaltern 5a, 5b, durch welche die Brennstoffzelle 2 und die Energiespeichereinrichtung 3 unabhängig voneinander periodisch mit dem wenigstens einen elektrischen Verbraucher 4 verbunden und getrennt werden können. Die Schalter 5a, 5b können dabei in Prinzip beliebig ausgebildet sein, wobei sich eine Ausbildung als elektronische Schalter 5a, 5b, z.B. auf der Basis von MOSFET's, aufgrund der leichten und schnellen Ansteuerbarkeit besonders anbietet.

Die Ansteuerung der beiden Schalter 5a, 5b verfolgt dabei immer das Ziel, Verlustleistungen bei idealer Versorgung des Verbrauchers 4 zu minimieren und damit letztendlich den Wirkungsgrad des Systems zu steigern. Folgenden Verfahrensvarianten sind dazu besonders einzeln oder in beliebigen Kombinationen voneinander gut geeignet.

10 So kann beispielsweise, wenn mehr Leistung von der Brennstoffzelle 2 erzeugt wird als der Verbraucher 4 benötigt, die Energiespeichereinrichtung 3 über den Schalter 5b hinzugeschaltet werden, um die Überschussleistung zu speichern. Der Schalter 5b kann dabei im Pulsbetrieb geschaltet werden. Überschüssige Leistung geht damit nicht mehr verloren, sondern kann in dem Brennstoffzellensystem 1 zu einem späteren Zeitpunkt, wenn Sie benötigt wird, nutzbringend eingesetzt werden.

20 Grundsätzlich kann beim Laden der Energiespeichereinrichtung 3, insbesondere wenn diese als Batterie, z.B. auf Basis von Blei, Lithium, Nickel-Metall-Hydrid oder dergleichen, aufgebaut ist, diese gepulst zu den anderen Komponenten geschaltet werden, wobei die Dauer jedes Leistungspulses kürzer ist, als die Dauer der Entladung einer der Energiespeichereinrichtung 3 eigenen inneren Kapazität.

25 Dabei, oder auch bei der Verwendung einer Parallelschaltung der Batterie und eines Ladungsspeichers, z.B. eines Dünnschichtkondensators (sogenannter Supercap), als Energiespeichereinrichtung 3, kann durch das gepulste Laden durch periodisches Schließen und Öffnen des Schalters 5b die Verlustleistung in der Batterie bzw. an deren Innenwiderstand minimiert werden. Durch die Speicherung hoher Leistungsspitzen in der Kapazität (der Batterie und/oder des externen Ladungsspeichers) werden diese "langsam" und bei niedrigeren Strömen in die Batterie eingespeichert. Die unvermeidlichen Verluste

an deren Innenwiderstand fallen, aufgrund der "geglätteten" Stromspitzen.

Aus vergleichbarem Grund wird die Energiespeichereinrichtung 3 zumindest immer dann von den anderen Komponenten 2, 4 getrennt, wenn sich beim Hinzuschalten der Brennstoffzelle 2 Spannungsspitzen ergeben, und frühestens nach Abklingen dieser Spannungsspitzen wieder mit den anderen Komponenten verbunden.

Falls als die Energiespeichereinrichtung 3 eine Batterie genutzt wird, oder die Energiespeichereinrichtung 3 zumindest eine solche Batterie als eines ihrer Teile aufweist, kann die Energiespeichereinrichtung 3 oberhalb und unterhalb vorgegebenen Schwellenspannungen durch den Schalter 5b von den restlichen Komponenten 2, 3 getrennt werden.

Durch diese Vorgehensweise wird zwar keine Minimierung von Verlusten erzielt, sie dient aber letztendlich trotzdem der Steigerung der Performance des Brennstoffzellensystems 1. Die Schwellenspannungen können nämlich in Abhängigkeit der Batterieeigenschaften so gewählt werden, dass sowohl ein Überladen, als auch eine Tiefentladung vermieden werden kann. Dies dient vor allem zur Steigerung der Lebensdauer der meist teuren und je nach Bautyp entsprechend empfindlichen Batterien, z.B. Bleiakkumulatoren. Damit kann auf die Problematik der Überladung sehr leicht reagiert werden. Diese Problematik tritt in erster Linie dann auf, wenn die Batterie aufgrund von Platz- und Kostengründen in Verhältnis zur Brennstoffzelle 2 klein bis sehr klein gewählt wurde, wie dies bei mobilen Anwendung häufig der Fall ist.

Unabhängig von der Art der eingesetzten Energiespeichereinrichtung 3 ist es für die optimale Versorgung des Verbrauchers 4 günstig, wenn diese lückenlos gewährleistet werden kann. Dazu wird die Energiespeichereinrichtung 3 zumindest immer dann mit dem Verbraucher 4 verbunden, wenn dieser

elektrische Leistung benötigt, und wenn die Brennstoffzelle 2 nicht mit dem Verbraucher 4 verbunden ist.

5 Neben der lückenlosen Versorgung des Verbrauchers mit Leistung ist so außerdem eine gute Ausnutzung der beim vorliegen von Überschussleistung oder dergleichen in die Energiespeichereinrichtung 3 gespeicherten Energie gegeben.

10 Gemäß einer sehr günstigen Weiterbildung können die Schalter 5a, 5b so geschaltet werden, dass das System zwischen verschiedenen Betriebszuständen hin und her geschaltet wird, und zwar in der Art, dass sich im zeitlichen Mittel ein hinsichtlich Leistung und Wirkungsgrad optimierter Betriebsbereich des Brennstoffzellensystems 1 einstellt. Diese Vorgehensweise
15 soll an einem Beispiel nachfolgend anhand der in Fig. 2 dargestellten Kennlinien verdeutlicht werden.

Das Strom(I) -Spannungs(U) -Diagramm zeigt eine Kennlinie 6 der Brennstoffzelle 2 zusammen mit einer Kennlinie 7 des elektrischen Verbrauchers 4. Die Kennlinie 6 der Brennstoffzelle 2
20 unterteilt sich in zwei verschiedene Bereiche 6a, 6b, wobei in dem ersten Bereich 6a die Kennlinie 6 der Brennstoffzelle 2 bei stationär begrenzter Versorgung mit Brennstoff dargestellt ist. Der gestrichelte Bereich 6b der Kennlinie 6 würde
25 die prinzipiell auftretende Kennlinie 6 bei höherer Versorgung mit Brennstoff darstellen. Eine weitere Kennlinie 8 spiegelt den Verbraucher in Kombination mit der Energiespeichereinrichtung 3 wieder. Berücksichtigt man ausserdem noch die Kapazität, welche z.B. einer Batterie als Energiespeichereinrichtung 3 inhärent ist, so erhält man die Kennlinie
30 8'.

Neben der oben bereits angesprochenen statischen Kennlinie 6 der Brennstoffzelle 2 in dem Strom-Spannungs-Diagramm der
35 Fig. 2 ist auch eine Kennlinie 9 der Brennstoffzelle 2 berücksichtigt, welche sich unmittelbar nach dem Einschalten derselben, unter Berücksichtigung der der Brennstoffzelle 2

inhärenten Kapazität, ergibt. Neben den Kennlinien 6,7,8,9 sind außerdem die sich in ihren Schnittpunkten und den Schnittpunkten mit den Achsen ergebenden Betriebspunkte in dem Strom-Spannungs-Diagramm der Fig. 2 zu erkennen. So liefert beispielsweise der Schnittpunkt der Kennlinie 6 bzw. 9 mit der Spannungsachse U den Punkt 10, welcher den ausgeschalteten Zustand der Brennstoffzelle 2 symbolisiert. Diese Betriebspunkte werden nachfolgend unter Bezugnahme auf Fig. 2 und Fig. 3 eingehend erläutert, wobei jedoch zuerst die Inhalte der Fig. 3 kurz erläutert werden sollen.

In Fig. 3 sind in vier einzelnen Diagrammen die für das nachfolgend beschriebene Verfahren charakteristischen Größen jeweils in einem zeitlichen Verlauf dargestellt. In dem ersten der Diagramme ist dazu die Schalterstellung S des Schalters 5a über der Zeit t dargestellt. Da der Schalter 5a ebenso wie der Schalter 5b aus Sicherheitserwägungen heraus in idealer Weise so gestaltet ist, dass er bei Bestromung schließt, symbolisiert hier der Zustand 1 den geschlossenen Schalter 5a, der Zustand 0 den geöffneten. Der Schalter 5a ist damit also vom Zeitpunkt t_1 bis zum Zeitpunkt t_5 geschlossen, die Brennstoffzelle 2 ist mit dem Verbraucher 4 verbunden. Zwischen den Zeitpunkten t_5 und t_6 ist der Schalter 5a dagegen offen.

Das zweite Diagramm zeigt den Strom I aus der Brennstoffzelle 2 über der Zeit t, während das dritte Diagramm wieder einen Schalterzustand S, in diesen Falle den des Schalters 5b analog zu dem oberen Diagramm zeigt. Im untersten Diagramm ist schließlich noch die Spannung U aus der Brennstoffzelle 2 über der Zeit t aufgetragen.

Ohne explizit auf die Diagramme der Fig.3 einzugehen, wird das oben angesprochenen Verfahren nun unter impliziter Bezugnahme auf Fig. 3 anhand der in Fig. 2 dargestellten Kennlinien 6, 7, 8, 9 beschrieben.

Schaltet man die Brennstoffzelle 2 bei zugeschaltetem Verbraucher 4 und abgeschalteter Energiespeichereinrichtung 3 (Schalter 5a geschlossen = Zustand 1 und Schalter 5b offen = Zustand 0) ausgehend von dem oben erläuterten Punkt 10 ein, so wird sich zuerst ein Betriebspunkt 11 als Schnittpunkt der Kennlinien 7 und 9 einstellen. Diese wird dann auf den Schnittpunkt 12 mit der statischen Kennlinie 6 der Brennstoffzelle 2 wandern. Wird nun die Energiespeichereinrichtung 3 durch Schließen des Schalters 5b hinzugeschaltet, so stellte sich zuerst der Punkt 13, dann der stationäre Betriebspunkt 14 ein. Durch Abschalten der Energiespeichereinrichtung 3 (Schalter 5b = Zustand 0) kann dann die "Schleife" 12, 13, 14 erneut durchlaufen werden. Um die Verluste am Innenwiderstand der Batterie zu verringern, kann analog zu oben bereits Ausgeführten die Einschaltdauer der Energiespeichereinrichtung 3 so kurz gewählt werden, dass der Punkt 14 real nie erreicht wird, sondern bereits kurz davor, also kurz bevor sich die inhärente Kapazität der Energiespeichereinrichtung 3 voll geladen hat, wieder zu dem Punkt 12 geschaltet wird.

Wird die Brennstoffzelle 2 abgeschaltet, wie es beispielsweise aus Regelungsgründen, wie sie in der oben genannten DE 100 54 429 A1 beschreiben sind, notwendig werden kann, so kann die Versorgung des Verbrauchers 4 durch die Energiespeichereinrichtung 3 aufrecht erhalten werden. Zum Zeitpunkt t_6 , dem Zeitpunkt des erneuten Hinzuschaltens der Brennstoffzelle 2 über ein Schließen des Schalters 5a beginnt in dem hier beschriebenen Fall ein Wiederholungszyklus X von neuem. Durch das regelmäßige Ausschalten der Brennstoffzelle 2 lassen sich außerdem die beim Wiedereinschalten entstehenden hohen Spannungen zur Spannungsanhebung aufgrund der inhärenten Kapazität der Brennstoffzelle 2 ideal nutzen.

Im zeitlichen Mittel betrachtet stellt sich bei einem derartigen Vorgehen ein Systemwirkungsgrad ein, welche über dem Wirkungsgrad eines stationären Betriebs liegt. Da außerdem auf DC/DC-Wandler oder dergleichen verzichtet werden kann,

können parasitäre Verluste ebenso gesenkt werden wie benötigter Bauraum und Kosten. Im zeitlichen Mittel wird das so betriebene Brennstoffzellensystem 1 dabei so viel an Wasserstoff verbrauchen, wie es dem mit 15 bezeichneten Stromäquivalent entspricht.

Unabhängig davon, wie die Schalter 5a, 5b letztendlich geschaltet werden, ist es immer sinnvoll die Schaltfrequenz, mit welcher die Schalter 5a, 5b betätigt werden bzw. die einzelnen Schaltperioden ablaufen in Abhängigkeit der von dem Verbraucher 4 benötigten Leistung zu verändern. Prinzipiell ist die Schaltfrequenz dabei möglichst hoch zu wählen, um die Spannungsanhebung aufgrund der inhärenten Kapazität der Brennstoffzelle 2 möglichst ideal nutzen zu können. Da bei zunehmender Last jedoch die Verluste an den Schaltern 5a, 5b steigen, wird die Schaltfrequenz mit zunehmender Last bzw. Leistungsanforderung durch den Verbraucher 4 gesenkt, um diese Verluste zu verringern.

Eine weitere Variante des Brennstoffzellensystems 1 ist durch Fig. 4 beschrieben. Die wesentlichen Unterschiede zu der Ausführung gemäß Fig. 1 liegen in einem weiteren Schalter 16 sowie einem optionalen Ladungsspeicher 17, welcher beispielsweise als Supercap ausgeführt werden kann, parallel zu dem Verbraucher 4.

Der weitere Schalter 16 erlaubt es, das Brennstoffzellensystem 1 noch flexibler zu betreiben. So kann z.B. der Verbraucher 4 komplett von den restlichen Komponenten 2, 3 getrennt werden, so dass beispielsweise ein Laden der Energiespeichereinrichtung 3 über die Brennstoffzelle 2, vollkommen unabhängig vom Verbraucher 4, möglich wird.

Der optionale Ladungsspeicher 17, welcher im Falle der Ausführungen gemäß Fig. 4 zusammen mit dem Verbraucher 4 geschaltet werden kann, könnte auch im Falle einer Ausführung ohne den weiteren Schalter 16 genutzt werden. Durch diesen

optionalen Ladungsspeicher 17 werden Spannungsspitzen geglättet. Außerdem sorgt der Ladungsspeicher 17 dafür, dass die gepulste Leistung deutlich geglättet beim Verbraucher 4 ankommt. Durch Strom- bzw. Spannungsspitzen, welche sich z.B. beim Zuschalten der Brennstoffzelle 2 ergeben können, verursachte Verluste z.B. in Widerständen, lassen sich so immer auf den Mittelwert des Stromes reduzieren. Die Belastung des Verbrauchers durch die Stromspitzen wird verringert, die Störungsanfälligkeit sinkt.

10

Ansonsten lässt sich die Ausführung des Brennstoffzellensystems 1 gemäß der Darstellung in Fig. 4 analog zu dem oben beschriebenen Brennstoffzellensystem 1 der Fig. 1 betreiben.

15 Zusammenfassend kann die Erfindung also ein Brennstoffzellensystem 1 zur Versorgung wenigstens eines elektrischen Verbrauchers mit elektrischer Leistung, umfassend zumindest eine Brennstoffzelle und eine Energiespeichereinrichtung, sowie eine Schalteinrichtung zum Trennen und Verbinden des
20 Brennstoffzellensystems mit/von dem wenigstens einen Verbraucher, betreffen. Die Schalteinrichtung kann wenigstens zwei Schalter aufweisen, so dass die Brennstoffzelle und die Energiespeichereinrichtung unabhängig voneinander mit dem wenigstens einen elektrischen Verbraucher trennbar und verbindbar
25 sind. Außerdem kann die Erfindung ein Verfahren zum Betreiben eines solchen Brennstoffzellensystems betreffen, bei welchem die Schalter periodisch betätigt werden.

Die Erfindung kann, muss jedoch nicht zwingend, in mobilen Brennstoffzellensystemen, z.B. als Antrieb oder als APU für ein Fahrzeug, eingesetzt werden.

30

DaimlerChrysler AG

Senft
20.12.2002Patentansprüche

- 5 1. Verfahren zum Betreiben eines Brennstoffzellensystem zur
Versorgung wenigstens eines elektrischen Verbrauchers mit
elektrischer Leistung, umfassend zumindest eine Brenn-
stoffzelle und eine Energiespeichereinrichtung, sowie ei-
ne Schalteinrichtung zum Trennen und Verbinden des Brenn-
stoffzellensystems mit dem wenigstens einen Verbraucher,
10 d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
dass die Brennstoffzelle (2) und die Energiespeicherein-
richtung (3), über wenigstens zwei Schalter (5a,5b) der
Schalteinrichtung (5), unabhängig voneinander periodisch
15 mit dem wenigstens einen elektrischen Verbraucher (4)
verbunden und getrennt werden.
- 20 2. Verfahren nach Anspruch 2,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
dass, wenn mehr Leistung von der Brennstoffzelle (2) er-
zeugt wird als der wenigstens eine Verbraucher benötigt,
die Energiespeichereinrichtung (3) gepulst hinzugeschal-
tet wird, um die Überschussleistung zu speichern.
- 25 3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
dass die Energiespeichereinrichtung (3) zumindest immer
dann mit dem wenigsten einen Verbraucher (4) verbunden
wird, wenn dieser elektrische Leistung benötigt, und wenn
30 die Brennstoffzelle (2) nicht mit dem wenigstens einen e-
lektrischen Verbraucher verbunden ist.

4. Verfahren nach Anspruch 1, 2 oder 3,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
dass die Energiespeichereinrichtung (3) zumindest immer
dann von den anderen Komponenten (2,4) getrennt wird,
wenn sich beim Hinzuschalten der Brennstoffzelle (2)
Spannungsspitzen ergeben, und frühestens nach Abklingen
dieser Spannungsspitzen wieder mit den anderen Kompo-
nenten (2,4) verbunden wird.
5. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 4,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
dass beim Laden der Energiespeichereinrichtung (3), ins-
besondere bei hohen Ladeleistungen, diese gepulst zu den
anderen Komponenten (2,4) geschaltet wird, wobei die Dau-
er jedes Leistungspulses kürzer ist, als die Dauer der
Entladung einer der Energiespeichereinrichtung (3) eige-
nen inneren Kapazität.
6. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 5,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
dass die Energiespeichereinrichtung (3) oberhalb und un-
terhalb vorgegebenen Schwellenspannungen durch den Schal-
ter (5b) von den restlichen Komponenten getrennt wird.
7. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 6,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
dass die Schalter (5a,5b) so geschaltet werden, dass das
Brennstoffzellensystem (1) zwischen verschiedenen Be-
triebszuständen hin und hergeschaltet wird, und zwar in
der Art, dass sich im zeitlichen Mittel eine hinsichtlich
Leistung und Wirkungsgrad optimierte Betriebsweise des
Brennstoffzellensystems (1) einstellt.
8. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 7,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
dass die Schaltfrequenz, mit welcher die Schalter (5a,5b)

betätigt werden in Abhängigkeit der von dem Verbraucher (4) benötigten Leistung verändert wird.

5 9. Brennstoffzellensystem zur Versorgung wenigstens eines elektrischen Verbrauchers mit elektrischer Leistung, umfassend zumindest eine Brennstoffzelle und eine Energiespeichereinrichtung, sowie eine Schalteinrichtung zum Trennen und Verbinden des Brennstoffzellensystems mit dem wenigstens einen Verbraucher,
10 d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
dass die Schalteinrichtung (5) wenigstens zwei Schalter (5a,5b) aufweist, so dass die Brennstoffzelle (2) und die Energiespeichereinrichtung (3) unabhängig voneinander mit dem wenigstens einen elektrischen Verbraucher (4) trennbar und verbindbar sind.
15

10. Brennstoffzellensystem nach Anspruch 9,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
20 dass die Schalteinrichtung (5) wenigstens einen weiteren Schalter (16) umfasst, mit welchem der wenigstens eine elektrische Verbraucher (4) mit den weiteren Komponenten (2,3) trennbar und verbindbar ist.

25 11. Brennstoffzellensystem nach Anspruch 9 oder 10,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
dass die Energiespeichereinrichtung (3) zumindest eine Batterie umfasst.

30 12. Brennstoffzellensystem nach Anspruch 9, 10 oder 11,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
dass parallel zu dem elektrischen Verbraucher (4) eine Ladungsspeicher (17) geschaltet ist.

35 13. Brennstoffzellensystem nach Anspruch 12,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
dass der weitere Schalter (16) zwischen dem Ladungsspeicher (17) und den weiteren Komponenten (2,3) angeordnet

ist, so dass der Ladungsspeicher (17) und der wenigstens eine elektrische Verbraucher (4) immer verbunden sind.

5 14. Brennstoffzellensystem nach Anspruch 12 oder 13,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
dass der Ladungsspeicher (17) als Supercap ausgebildet ist.

10 15. Verwendung eines Verfahrens nach einem der Ansprüche 1
bis 8 und/oder eines Brennstoffzellensystems nach einem
der Ansprüche 9 bis 14 einem mobilen Brennstoffzellensys-
tem (1), insbesondere in einem Kraftfahrzeug.

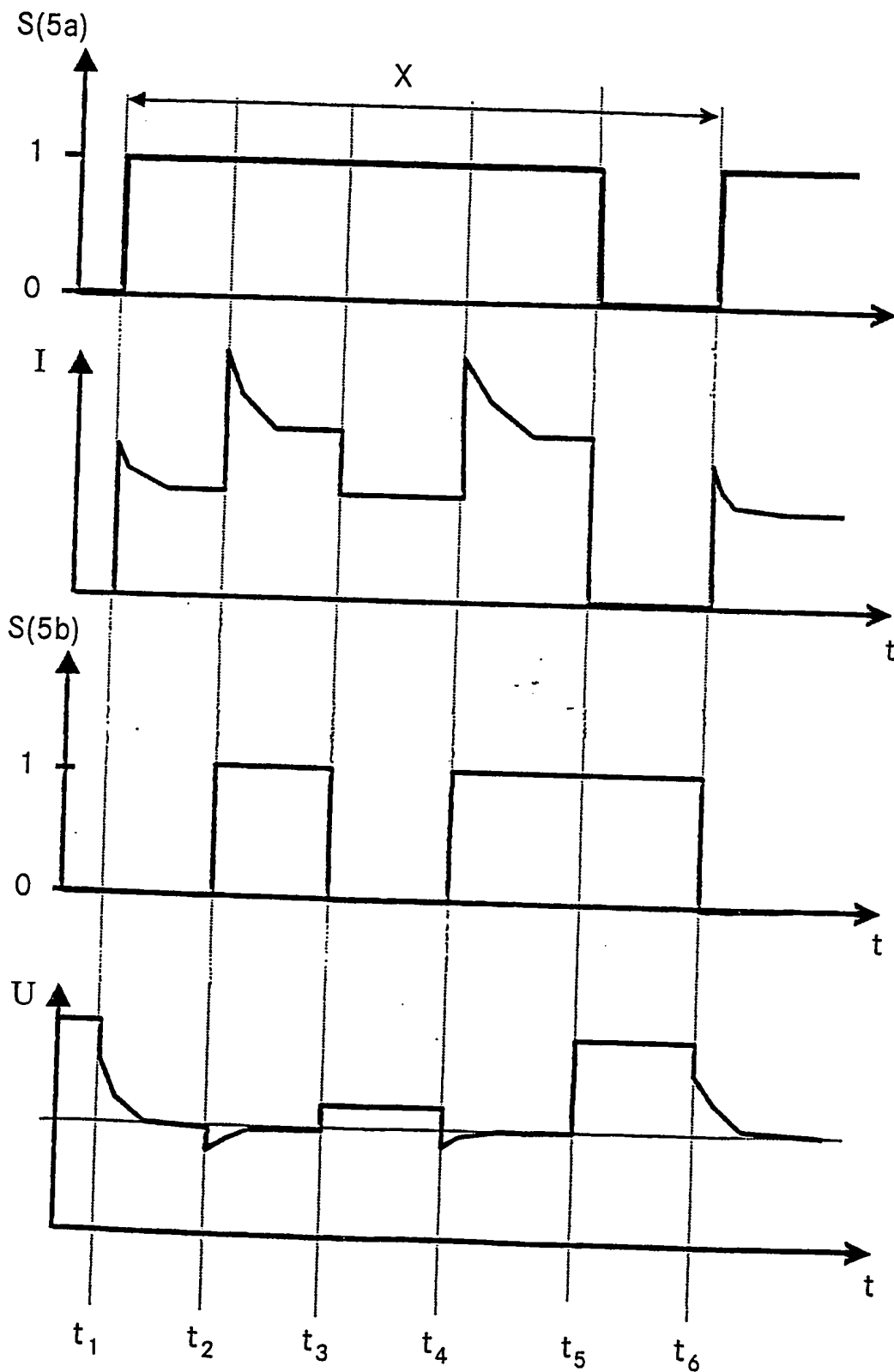
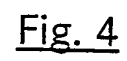


Fig. 3



DaimlerChrysler AG

Senft

20.12.2002

Zusammenfassung

- 5 Die Erfindung betrifft ein Brennstoffzellensystem zur Versorgung wenigstens eines elektrischen Verbrauchers mit elektrischer Leistung, umfassend zumindest eine Brennstoffzelle und eine Energiespeichereinrichtung, sowie eine Schalteinrichtung zum Trennen und Verbinden des Brennstoffzellensystems mit/von
- 10 dem wenigstens einen Verbraucher. Die Schalteinrichtung weist wenigstens zwei Schalter auf, so dass die Brennstoffzelle und die Energiespeichereinrichtung unabhängig voneinander mit dem wenigstens einen elektrischen Verbraucher trennbar und verbindbar sind. Außerdem betrifft die Erfindung ein Verfahren
- 15 zum Betreiben eines solchen Brennstoffzellensystems, bei welchem die Schalter periodisch betätigt werden.
- Die Erfindung kann, muss jedoch nicht zwingend, in mobilen Brennstoffzellensystemen, z.B. als Antrieb oder als APU für ein Fahrzeug, eingesetzt werden.